

D66:

Op 8 september jl. verstuurde de Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen (VBMM) u een brief met een zestal onderwerpen betreffende de Spoorwegonderdoorgang Maarsbergen. In de Cie. FAC is afgelopen woensdag door de Gedeputeerde Strijk toegezegd om in de vergadering van oktober het zesde en laatste aandachtspunt betreffende de lopende begroting, met een nadere onderbouwing van de reeds gemaakte kosten van de Spoorwegonderdoorgang, te bespreken. Dan resteren er nog vijf punten uit de brief van de VBMM. Graag zou de fractie van D66 een reactie van GS willen op de aangedragen feiten van de VBMM.

1. Wat is uw zienswijze op de stellingname dat regels van CROW, SSK-methode en geluidswering aangaande de ondertunneling naar believen worden geïnterpreteerd?

Antwoord

*Wij hebben de brief van VBMM in goede orde ontvangen en bereiden de beantwoording voor. Overigens hebben we deze vragen, in een meer uitgebreide vorm, ook ontvangen als zienswijze op het Provinciaal Inpassingsplan.*

*Het voorontwerp is opgesteld conform CROW-publicatie 330: Handboek Wegontwerp Gebiedsontsluitingswegen. De kostenraming is opgebouwd conform het rekenmodel voor Standaard Systematiek Kostenramingen SSK-2010. De geluidsrapportage is opgesteld conform de wet geluidshinder. De producten zijn door gerenommeerde adviesbureaus opgesteld en gecontroleerd door zowel de provincie, de gemeente als ProRail. Er zijn geen aanwijzingen dat "regels" naar believen worden geïnterpreteerd.*

2. Wat is uw reactie op de bewering dat de onafhankelijkheid bij de beoordeling van zienswijzen bij het Voorlopig Ontwerp niet is geregeld/gewaarborgd?

Antwoord

*De provincie kan zowel initiatiefnemer als ook het bevoegd gezag zijn. Bij de provincie is de gedeputeerde Mobiliteit de initiatiefnemer en geeft input voor beantwoording van de zienswijzen. De gedeputeerde RO is verantwoordelijk voor het inpassingsplan en brengt stukken in GS ter besluitvorming. De Provinciale Staten hebben een kader stellende en controlerende rol, houden hoorzittingen en stellen het inpassingsplan vast.*

3. Wat is uw antwoord op de opmerking dat van de oorspronkelijke leefbaarheidsverbetering door het Ontwerpbesluit Hogere Waarden Wet Geluidhinder, niets terecht komt?

Antwoord

*Uit het geluidsonderzoek blijkt dat niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden (ondergrens), maar wel aan de maximale ontheffingswaarde (bovengrens). Verschillende geluidsbeperkende maatregelen zijn beoordeeld en uit die beoordeling blijkt dat geen van de maatregelen doelmatig is. Voor de aan de orde zijnde woningen is een hogere grenswaarde verleend. Na het onherroepelijk worden van dit besluit zal er voor de desbetreffende woningen een gevelonderzoek plaatsvinden. Dan wordt op het niveau van iedere woning afzonderlijk en feitelijk onderzocht wat de technische staat van de woning is en wordt bekeken of maatregelen aan de gevel genomen kunnen worden om de geluidsbelasting binnenshuis verder terug te brengen. Rekening houdend met de beoogde kwaliteitsverbetering van de leefomgeving is toch besloten geluidsabsorptie in de wand van de onderdoorgang en stil asfalt toe te passen als één van de bovenwettelijke maatregelen. Verder hebben de gemeente en provincie besloten om het huidige ontwerp te realiseren om met name de leefbaarheid van Maarsbergen te verbeteren. De verbetering leefbaarheid is meer dan alleen vermindering van geluidshinder.*

4. Volgens VBMM bracht de door DTV uitgevoerde verkeersveiligheid kwaliteit audit veel tekortkomingen aan het licht. De tunnelbak zou binnen de beschikbare meters en de voorgeschreven CROW-regels niet veilig realiseerbaar zijn. Gesteld wordt dat deze audit door de Stuurgroep vrijwel terzijde wordt gelegd. Wat is uw mening hierover?

Antwoord

*De resultaten van de DTV audit zijn niet terzijde gelegd. De provinciale reactie hierop maakt deel uit van de bijlagen bij de toelichting bij het ontwerp inpassingsplan: Bijlage 4 Reactienota verkeersveiligheidsaudit.*

5. De begroting is volgens VBMM van de oorspronkelijke 24 miljoen Euro gegroeid naar 51,6 miljoen Euro waarbij de SSK regels worden genegeerd. Dit roept bij hen vraagtekens op. Graag uw reactie.

Antwoord

*In de 'Scope en raming spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' is het budget voor de spooronderdoorgang vastgesteld op 51,6 miljoen, waarbij sprake was van een aanvulling van 15,4 miljoen van het budget van 36,2 miljoen. De kostenraming is opgebouwd conform het rekenmodel voor Standaard Systematiek Kostenramingen SSK-2010. Zoals al geantwoord bij vraag 1, zijn er geen aanwijzingen dat er "regels" zijn genegeerd.*